SIMCA

1301/1501/1501 SPECIAL





La gamme
Simca 1301/1501 comporte
7 modèles berlines et breaks,
de puissance fiscale 7 ou 8 CV
et finition LS ou GL,
se déclinant en :
Berline 1301 LS 7 CV
Berline 1301 GL 7 CV
Berline 1501 GL 8 CV
Berline 1501 « Spécial » 8 CV
Break 1301 GL 7 CV
Break 1501 GL 8 CV
Break 1501 « Spécial » 8 CV

la Simca 1501 Spécial vue par...

MONSIEUR D., NEUILLY

Même les jours où je me lève du pied gauche, j'éprouve un réel plaisir à tourner la clé de contact de ma Simca. Un plaisir mêlé de complicité, car cette élégante familiale est douée d'une qualité très rare : elle est aussi pleine d'entrain, aussi prompte à réagir qu'une voiture de célibataire.

Comme j'ai horreur de m'ennuyer au volant, cette vivacité m'a tout de suite conquis. Et je dois ajouter qu'il n'est pas nécessaire de conduire pied au plancher pour savoir l'apprécier : j'adore rouler posément dans une berline respectable en sachant qu'il ne tient qu'à moi de la déchaîner. A la moindre sollicitation, ma Simca perd son flegme et nous sommes capables de mener la vie dure à bien des « sportives ».

C'est donc peu dire qu'elle a du tempérament : elle en déborde. Et en plus, elle a tout ce qu'il faut pour faire une grande routière, une voiture de classe : la ligne qu'il faut pour être « à sa place » devant la porte d'un grand restaurant à l'heure des repas d'affaires; le confort qu'il faut pour aller à Chamonix dans la nuit et chausser les skis à l'arrivée; la robustesse qu'il faut pour emmener toute la famille en vacances à travers l'Espagne et le Maroc, jusqu'aux confins du Sahara...

Oui, la Simca fait tous les métiers, avec beaucoup d'élégance. Je la torture d'ailleurs sans remords, été comme hiver, sur toutes les routes, par tous les temps, car elle a une santé de fer. Et mieux encore : une santé garantie!

Si par extraordinaire le moteur « flanchait », Simca m'en donnerait un tout neuf et le monterait gratuitement. De même pour la boîte de vitesses, la transmission et le pont : tous les organes vitaux sont garantis deux ans. Si bien que les mauvaises surprises sont impossibles.

MADAME D.

Autant l'avouer tout de suite : j'ai un faible pour les jolies voitures, les voitures longues et basses, dessinées pour la vitesse. Je ne suis d'ailleurs pas la seule : quand nous allons chez des amis avec notre Simca, ils ont toujours un mot admiratif pour sa ligne élancée, harmonieuse, alors qu'ils ne parlent pas des autres, celles qui sont banales et celles qui font exprès d'être laides.

Voilà pourquoi la Simca m'a plu dès le premier coup d'œil. Mais, depuis que nous l'avons, j'ai appris à l'aimer pour une autre raison : elle transforme les longues journées de voyage en longues journées de repos dans un salon feutré et élégant. Sa suspension fait « route de velours » et ses gros fauteuils idéalement galbés ne demandent qu'à s'incliner pour une relaxation parfaite. Il nous est arrivé de parcourir 800 km dans la journée sans ressentir la moindre lassitude au creux des reins. Et sans avoir la tête lourde : l'aération continue fait circuler un air léger et l'insonorisation met le moteur en sourdine.

Pour comble de détente, le confort a été multiplié par deux : en plus des accoudoirs, on trouve des poignées de maintien pour les passagers ; en plus du climatiseur, deux grands déflecteurs; en plus de la boîte à gants, un immense vide-poches; en plus du plafonnier avant, un plafonnier arrière. Et bien sûr, des cendriers à toutes les places... On comprend que la Simca soit une voiture où il fait bon rouler pendant des jours entiers.

JEAN-MICHEL, 14 ANS

Dans la Simca, on n'a jamais peur, jamais la moindre inquiétude. Même quand les pneus crissent dans un virage, on sent qu'elle s'accroche. Et si tout-à-coup un camion barre la route, elle s'arrête en quelques mètres, sans brusquerie, sans nous projeter en avant : avec un freinage aussi progressif, on ne risque pas de déraper par temps de pluie. C'est pourquoi les revues automobiles disent que la Simca a des réactions très saines, très franches.

DOMINIQUE, 11 ANS

Un gros avantage de la Simca, c'est sa largeur : sur la banquette arrière, nous avons toute la place que nous voulons et ça évite bien des disputes. Et puis elle est si confortable que nous pouvons dessiner ou même jouer aux dames à 140, exactement comme si nous étions à la maison.

CAROLINE, 7 ANS

Chaque fois que nous partons en vacances, Papa dit : « Nous emporterons tes jouets s'il reste de la place ». Mais les autres ont beau emporter tout ce qu'ils peuvent, le coffre est tellement grand qu'ils n'arrivent jamais à le remplir et, finalement, j'y mets toutes mes poupées.









premières tentations



J'avais pris la route d'Aix au petit matin, plein de bonnes résolutions : un père de famille qui rejoint les siens en vacances doit conduire sagement. Mais voilà qu'au premier carrefour, une décapotable s'arrête à côté de moi. La tentation est trop forte : dès que le feu passe au vert, j'écrase l'accélérateur et la 1501 bondit comme si le pavé lui brûlait les pneus.

Sur l'autoroute, elle ne demande qu'à marcher et j'abats les kilomètres : il sera toujours temps de ralentir sur les petites routes. Malheureusement, sur les petites routes, je trouve toujours devant moi des voitures « qu'il faut bien doubler » et je m'offre des accélérations spectaculaires : la 1501 ne fait qu'une bouchée des poids lourds et des files de trainards. La puissance de ses reprises transforme en jeu le supplice des routes encombrées de « bouchons » et j'ai l'impression d'avoir rajeuni de dix ans : elle a tôt fait de réapprendre à un père de famille le vrai plaisir de conduire, de sentir vivre la route sous les roues de sa voiture.













harmonies...



Tout est luxe et attentions.



Tout est luxe et attentions dans la gamme Simca 1301/1501 : les portes s'ouvrent à angle droit pour mieux vous accueillir, le garnissage intérieur est en harmonie avec la



teinte de la carrosserie choisie, les tapis complètent cette ambiance de salon luxueux. Les sièges réglables à votre convenance sont habillés de drap ou aéraflex, aux couleurs assorties aux intérieurs. Le tableau de bord, façon bois, présente les cadrans bien groupés, permettant un contrôle facile et une lisibilité totale. Un bourrelet anti-chocs souligne discrètement la richesse du « bois ». Le climatiseur silencieux diffuse air frais l'été et air chaud l'hiver.
Coloris de carrosserie :



1301 LS : vert Tania - beige Anthéor - rouge Nogaro - jaune Eifel - blanc Tacoma - noir Onyx.
1301/1501 GL : idem + gris Arden - bleu Estoril
1501 Spécial : bleu Estoril - bleu Calanques - vert Epsom - vert Tania - brun Carnegie - gris Arden - beige Lorelei - blanc Tacoma - noir Onyx.

1301 GL

Berline 7 CV - 1290 cm³
54 ch DIN à 5200 tr/mn - 135 km/h
Boîte à 4 vitesses synchro (licence Porsche)
Freins à disque à l'avant
Planche de bord à 4 cadrans circulaires
Antivol en série
Options : compte-tours-montre
poste auto-radio - servo-frein

1501 GL

Berline 8 CV - 1475 cm³
81 ch DIN à 5200 tr/mn - 160 km/h
Boîte à 4 vitesses synchro (licence Porsche)
Carburateur inversé double-corps
Freins à disque à l'avant - servo-frein
Planche de bord à 4 cadrans circulaires - antivol en série
Options : compte-tours - montre
Levier de vitesses au plancher
Pare-brise en verre feuilleté - Dégivrage de la lunette AR
Transmission automatique Borg-Warner -
Pneus grande vitesse



le chemin des écoliers

J'ai tellement d'avance sur mes prévisions que je m'accorde un détour pour aller dire bonjour à un vieil ami : c'est une occasion de lui présenter ma nouvelle voiture.

Georges admire beaucoup la 1501, l'examine en connaisseur sur toutes les coutures, essaie l'allume-cigare et commence à jouer avec le lave-glace et l'essuie-glace à deux vitesses. Puis, en flattant de la main le tableau de bord en bois, il conclut avec un sourire : « magnifique, mais tu t'embourgeoises ».

Piqué au vif, je lui propose un petit tour dans la campagne, « pour voir s'il y a du gibier », car c'est demain l'ouverture de la chasse. Et j'en profite pour lui faire une démonstration de conduite rapide sur les petites routes sinueuses : la direction à vis globique me permet de « placer » la 1501 au millimètre dans les virages les plus serrés et je l'impressionne sans risque.

Soudain, un faisan se jette sous mes roues. Réflexe de chasseur : un coup de frein en catastrophe. La voiture s'arrête pile, sans bloquer ni dévier, dans un grand hurlement de pneus. Georges reconnaît que, pour un conducteur qui s'embourgeoise, j'ai encore des réflexes... et la 1501 aussi.









pour me faire pardonner

En arrivant, pour me faire pardonner ces exploits, j'ai proposé à Catherine d'aller à une réception donnée par des amis. La nuit tombe alors que nous entrons dans le parc et nous glissons à petite allure entre les arbres éclairés. Les vitres immenses nous mettent au cœur du paysage. La brume se lève et le climatiseur répand une chaleur douce pour lutter contre la fraîcheur du soir. Catherine n'a jamais été d'aussi bonne humeur.

Elle adore incliner un peu son siège pour se détendre et se laisser emporter par cette longue voiture étincelante. Le silence n'est troublé que par le crissement des graviers sous les pneus. Je tourne devant la maison pour déposer Catherine et, avant de descendre, elle vérifie son maquillage dans le miroir de courtoisie. Puis je vais garer la 1501 parmi d'autres voitures longues, basses, étincelantes comme elle : des voitures habituées à « sortir le soir ».





la chasse est ouverte





1301 LS

Berline 7 CV - 1290 cm³
54 ch DIN à 5200 tr/mn - 135 km/h
Boîte à 4 vitesses synchro (licence Porsche)
Freins à disque à l'avant
Planche de bord à 2 cadrans circulaires
Antivol monté en série
Options : compte-tours - montre - poste auto-radio









1501 Spécial :

Berline 8 CV - 1475 cm³
81 ch DIN à 5200 tr/mn - 160 km/h
Boîte à 4 vitesses synchro (licence Porsche)
Carburateur inversé double-corps
Freins à disque à l'avant
Servo-frein
Planche de bord à 4 cadrans circulaires
avec montre montée en série
Levier de vitesses au plancher
Nouvelle grille de calandre avec projecteurs
de pointe à vapeur d'iode incorporés
Volant bois - Pare-brise en verre feuilleté
Options : dégivrage de la lunette AR
Transmission automatique Borg-Warner
Pneus grande vitesse





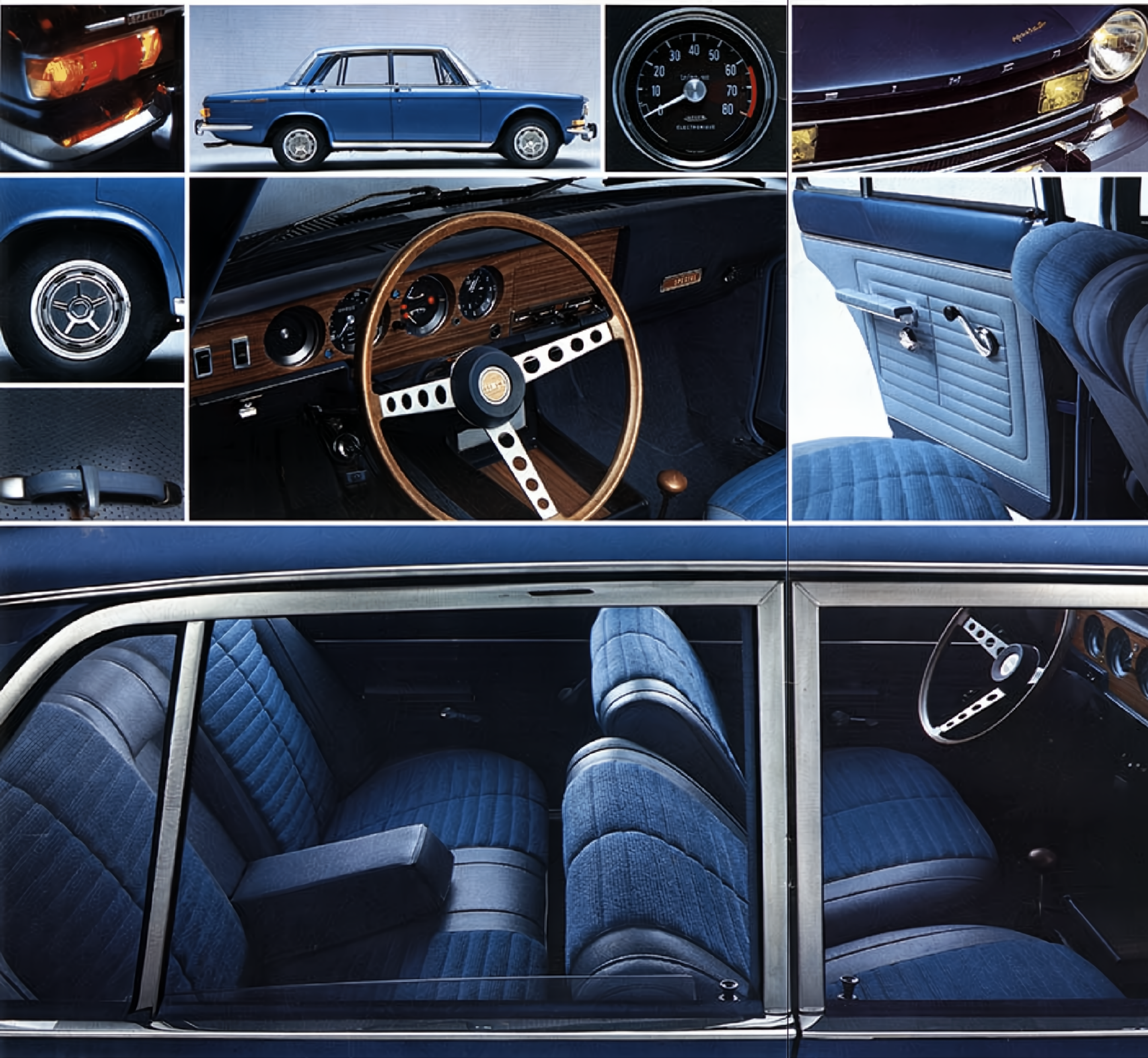




Le lendemain, nous avons chassé toute la journée par un temps de chien et, sur les chemins de campagne farcis d'ornières, la 1501 a fait ses preuves. J'avais l'impression de rouler sur des pistes africaines et nous étions cinq, avec tout notre équipement. Si bien que j'ai eu peur, un moment, que Catherine ne soit étouffée sur la banquette arrière. Mais trois adultes y tiennent au large et elle n'a même pas été gênée par les fumeurs de pipe ou de cigare : l'aération continue évacue immédiatement la fumée et le ventilateur assure un désembuage parfait.

Transmission automatique Borg-Warner

La transmission automatique Borg-Warner peut être obtenue en option sur les modèles 1501 GL et 1501 Spécial berlines ou breaks. La transmission Borg-Warner comprend : un convertisseur hydraulique de couple à 3 éléments, une boîte complémentaire automatique à double asservissement comportant un train épicycloïdal Cette boîte est soit totalement automatique, soit contrôlée manuellement par un levier à répétiteur. L'ensemble de ces éléments, particulièrement robuste, ne réclame aucun soin particulier. L'avantage de cette boîte est une totale liberté pour le conducteur qui peut pratiquer une conduite entièrement automatique ou conduite « sport » par la méthode « kick down ».



une famille très encombrante

L'heure du départ a sonné. Les enfants commencent à entasser les bagages devant la maison et je suis bientôt pris de panique : faudra-t-il sacrifier la guitare, le ballon, les poupées, une valise de robes ou une paire de lièvres tués de la veille? La cérémonie du coffre à bagages risque de tourner au drame.
Devant cette accumulation d'objets hétéroclites, je rêve de valises sur mesure, comme les vendeurs en utilisent pour les démonstrations. Mais la 1501 ouvre tout grand son coffre et, peu à peu, il engloutit tout, même la guitare et les poupées géantes. Et comme il reste encore de la place, Catherine se dépêche de cueillir une touffe de bruyère tandis que je descends chercher quelques bonnes bouteilles à la cave, pour accompagner le gibier.

Performances clandestines

Sur la route du retour, la 1501 est plus fougueuse que jamais. Mais je dois me méfier de Catherine dont l'attention est en éveil : il faut accélérer discrètement... Une légère pression du pied et l'aiguille qui flirtait avec le 120 commence à grignoter des chiffres plus respectables : 130, 140, 145, 150... La 1501 se prête merveilleusement au jeu : le ronronnement du moteur n'a pas monté d'un ton et la suspension avale les cahots comme à 60 à l'heure. Mais la nationale longe la voie ferrée et, peu à peu, nous rattrapons un rapide : après avoir roulé un moment à sa hauteur, je le gagne de vitesse, à la grande joie des enfants - et à la plus grande stupéfaction de Catherine qui me fait un œil noir : « Comment t'y prends-tu pour doubler les trains sans dépasser le 100 à l'heure? ».



les breaks

Break 1501 Spécial

Break 8 CV - 1475 cm³ -
5 places
Poids à vide : 1090 kg -
charge utile - 490 kg - volume
utile : 1550 dm³
81 ch DIN à 5200 tr/mn -
160 km/h
Boîte à 4 vitesses synchro
(licence Porsche)
Carburateur inversé
double-corps
Freins à disque à l'avant -
Servo-frein
Planche de bord à 4 cadrans
circulaires avec montre
montée en série
Levier de vitesses au plancher
Nouvelle grille de calandre
avec projecteurs de pointe à
vapeur d'iode incorporés
Volant bois - Pare-brise en
verre feuilleté
Options : Transmission
automatique Borg-Warner -
Pneus grande vitesse
Habillage intérieur : drap
ou aéralon.

Coloris de carrosserie :
bleu Estoril - bleu Calanques -
vert Epsom - vert Tania -
brun Carnegie - gris Arden -
beige Lorelei - blanc Tacoma
Pavillon, volant et tapis
assortis à la teinte du
garnissage intérieur



Break 1301 GL

Break 7 CV - 1290 cm³ -
5 places
Poids à vide : 1070 kg -
charge utile : 500 kg -
volume utile : 1550 dm³
54 ch DIN à 5200 tr/mn -
135 km/h
Boîte à 4 vitesses synchro
(licence Porsche)
Freins à disque à l'avant
Planche de bord à 4 cadrans
circulaires
Antivol en série
Options :
Compte-tours - Montre -
Poste auto-radio -Servo-frein
Habillage intérieur : drap ou
aéraflex

Coloris de la carrosserie :
vert Tania - beige Anthéor -
rouge Nogaro - jaune Eifel -
blanc Tacoma - bleu Estoril -
gris Arden

Break 1501 GL

Break 8 CV - 1475 cm³ -
5 places
Poids à vide : 1080 kg -
charge utile : 500 kg -
volume utile : 1550 dm³
81 ch DIN à 5200 tr/mn
160 km/h
Boîte à 4 vitesses synchro
(licence Porsche)
Carburateur inversé
double-corps
Freins à disque à l'avant -
Servo-frein
Planche de bord à 4 cadrans
circulaires - Antivol en série
Options :
Compte-tours - Montre -
Levier de vitesses au plancher
Pare-brise en verre feuilleté
Transmission automatique
Borg-Warner - Pneus grande
vitesse
Habillage intérieur : drap ou
aéraflex

Coloris de carrosserie : même
coloris que le Break 1301 GL
Pavillon, volant et tapis
assortis à la teinte du
garnissage intérieur



sous le signe de la qualité.

Depuis 35 ans que les ingénieurs de Simca fabriquent des automobiles, ils ont vécu les années les plus passionnantes de l'époque industrielle moderne. Certes, il y a eu avant Simca l'épopée héroïque où l'automobile supplantait le cheval. De petits artisans ingénieux créaient, à la demande et à l'unité, les modèles rares que des clients fortunés leur commandaient.
Certains de ces artisans sont devenus de grandes sociétés industrielles, mais la plupart ont disparu après un bref éclat, juste dans cette période de l'avant-guerre où Simca naissait.
Depuis 1934, il n'y a pas en Europe une seule société automobile qui ait osé se lancer et ait pu survivre aux énormes bouleversements de l'ère industrielle moderne et au déchaînement de concurrents solides et jaloux de leurs privilèges.
Le problème posé à la naissance de Simca n'était pas d'inventer l'automobile, mais, dès son plus jeune âge, de résoudre comme une société adulte les difficultés de la fabrication de grandes séries.
En effet, les débuts, prometteurs à force de volonté de gagner, furent difficiles : pas d'usines de base (forges, fonderies, etc.), à Nanterre des bâtiments industriels correspondant à un vieux concept de la fabrication en grande série, etc. Dépendant d'une multitude de fournisseurs, Simca, à ses débuts, était un « assembleur » qui a passionnément désiré et conquis sont autonomie, usine par usine. Chaque conquête ne pouvait être qu'une amélioration fondamentale du processus de fabrication, dont nos ingénieurs avaient appris à leurs dépens la complexité.
Ainsi Poissy remplaçant Nanterre et La Rochelle créée de toutes pièces pour faire face au développement de nos fabrications, les fonderies de Sept-Fons et de Bondy et les forges de Sully-sur-Loire et de Vieux-Condé ont constitué progressivement le potentiel industriel moderne nécessaire à Simca. A chacune fut attribué un rôle dans l'élaboration du produit, le lien entre toutes étant le très haut niveau d'exigences imposé par la direction industrielle et qui a donné à Simca son incontestable supériorité en matière de technique de fabrication.
Il s'agissait de conjuguer deux soucis : qualité et coût, en mettant en œuvre un matériel



efficace permettant d'améliorer la qualité tout en réduisant le temps de fabrication.
Deux exemples illustrent simplement l'amélioration acquise :
1 - Dans une de nos fonderies, il fallait, il y a 20 ans, 250 heures de travail pour une tonne de produit fini. Il ne faut plus maintenant que 37 heures.
2 - L'outillage des presses a été progressivement perfectionné. Il y a 10 ans, les tolérances de précision étaient de 1 à 2 mm (on ne mettait donc au rebut que les pièces dont les dimensions dépassaient les normes de plus de 2 mm). Aujourd'hui, la précision exigée et obtenue est de l'ordre du 1/10ᵉ de mm (et ceci sur des presses de 10 à 2000 tonnes!) : l'assemblage de carrosserie devient ainsi de plus en plus précis.
Techniques de fabrication, outillages de haute précision, appareils de contrôle automatique d'outillage, procédés de radiographie des matières, laboratoires de chimie des métaux, postes d'écoute des mouvements, essais d'endurance de produit fini, nous nous énorgueillissons de présenter régulièrement aux techniciens automobiles du monde entier qui viennent nous visiter, un ensemble industriel moderne, tel que nous l'avons longtemps rêvé et qu'ils admirent et de trouver confirmation de la qualité de notre travail dans la confiance que nous font les plus grandes sociétés automobiles, en achetant chez nous certaines pièces essentielles de leurs voitures, sortant de nos fonderies et de nos forges.
Car notre souci permanent de la qualité va plus loin que la recherche ou la conception des outils les plus perfectionnés :
A tous les niveaux, ce sont des hommes qui utilisent ces outils et ce sont ces hommes qui créent la qualité. A tel point que les contrôles les plus sévères nous ont appris qu'une pièce retouchée n'était pas aussi parfaite qu'une pièce sans défaut. Toutes nos équipes sont donc constamment en compétition dans toutes nos usines, dans un challenge passionné appelé « Opération Zéro Défaut ».
Si vous voyez par exemple sur votre moteur ou sur vos boulons de roue, une petite marque de peinture, c'est le signe discret que vous adresse anonymement un des membres d'une équipe, pour vous dire qu'il a contrôlé son travail après l'avoir terminé. Si vous trouvez des numéros un peu partout, c'est que la pièce marquée appartient à une coulée ou une fabrication que nous suivons de l'origine jusque chez vous. Votre ensemble de direction à crémaillère a subi avant de vous parvenir, rien que dans l'atelier de mécanique, 145 contrôles de tous types, allant du prélèvement par échantillonnage au contrôle à 100 %. Votre moteur a tourné au banc, votre boîte de vitesses a été éprouvée, tous les éléments de sécurité ont été vérifiés un nombre de fois considérable pour que vous restiez notre client, voiture après voiture, en toute confiance.
Et bien sûr, puisque nous avons pu vous faire bénéficier de notre qualité, nous avons tenu à ce qu'elle soit connue de ceux qui l'ignoraient et nous avons, les seuls en Europe, lancé la garantie de 2 ans qui couvre votre voiture jusqu'à 60 000 kilomètres à l'intérieur de ce délai.
Le risque était minimum, certes, mais nous sommes fiers de vous l'avoir offert et vous nous pardonnerez de l'avoir fait savoir.

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR :	SIMCA 1301 LS et GL	SIMCA 1501 GL/1501 "Spécial"
Puissance administrative	7 CV (France)	8 CV (France)
Nombre et disposition des cylindres .	4 en ligne	4 en ligne
Cylindrée	1290 cm³	1475 cm³
Alésage/Course	74 x 75 mm	75,2 x 83 mm
Rapport volumétrique	8,6/8,8 à 1	9,0/9,3 à 1
Puissance effective DIN	54 ch à 5200 tr/mn	81 ch à 5200 tr/mn
Couple maxi DIN	9,25 mkg à 2600 tr/mn	12,25 mkg à 4000 tr/mn
Carburateur	inversé simple corps	inversé double corps

Vilebrequin, en acier estampé et traité, à 5 paliers. Refroidissement par eau (avec ventilateur débrayable sur les modèles 1501 "Spécial"). Batterie 12 V 40 Ah. Génératrice : dynamo. Embrayage : monodisque à sec à commande hydraulique. Boîte de vitesses : boîte à 4 rapports tous synchronisés et marche arrière (licence Porsche). Transmission roues arrière motrices. Direction : type Gemmer à vis globique et galet. Diamètre de braquage : 9,80 m.

SUSPENSION AVANT : Roues indépendantes avec ressorts hélicoïdaux et barre stabilisatrice.
SUSPENSION ARRIÈRE : Essieu rigide avec ressorts hélicoïdaux et barre stabilisatrice.
Les deux suspensions sont complétées par des amortisseurs hydrauliques, télescopiques, thermostatiques à double effet différentiel.

FREINS : A commande hydraulique avec limitateur de pression pour les freins arrière. Avant : disques de diamètre : 255 mm. Arrière : tambours de diamètre : 255 mm. Servo-frein sur les modèles SIMCA 1501 GL / 1501 "Spécial"

ROUES: Type à voile ajouré, dimension 4 1/2 x 13

	SIMCA 1301 LS et GL		SIMCA 1501 GL / 1501 "Spécial"	
	Pneumatiques conventionnels		Pneumatiques à carcasse radiale	
	Berlines	Breaks	Berlines	Breaks
	5,60 x 13 ou 5,90 x 13	175 x 13 ou 6,50 x 13	165 SR x 13	175 SR x 13
Pression de gonflage:	AV: 1,6 bar AR: 1,8/1,9 bar	AV: 1,6 bar AR: 1,8/2,6 bar	AV: 1,6/1,8 bar AR: 1,7/1,9 bar	AV: 1,6/1,8 bar AR: 1,8/2,3 bar

DIMENSIONS : Longueur hors tout : 4,457 m (breaks : 4,315 m). Largeur hors tout : 1,580 m. Empattement : 2,520 m. Hauteur hors tout à vide : 1,425 m. Hauteur hors tout en charge : 1,360 m. Garde au sol : 0,125 m. Voie avant : 1,322 m. Voie arrière : 1,300 m.

POIDS :

	SIMCA 1301 LS et GL		SIMCA 1501 GL		SIMCA 1501 "Spécial"	
	Berline	Break	Berline	Break	Berline	Break
Poids à vide en ordre de marche	1 000 kg	1 070 kg	1 010 kg	1 080 kg	1 020 kg	1 090 kg
Poids total autorisé en charge	1 400 kg	1 570 kg	1 410 kg	1 580 kg	1 440 kg	1 580 kg
Poids total roulant autorisé avec remorque	2 200 kg	2 320 kg	2 410 kg	2 580 kg	2 440 kg	2 530 kg

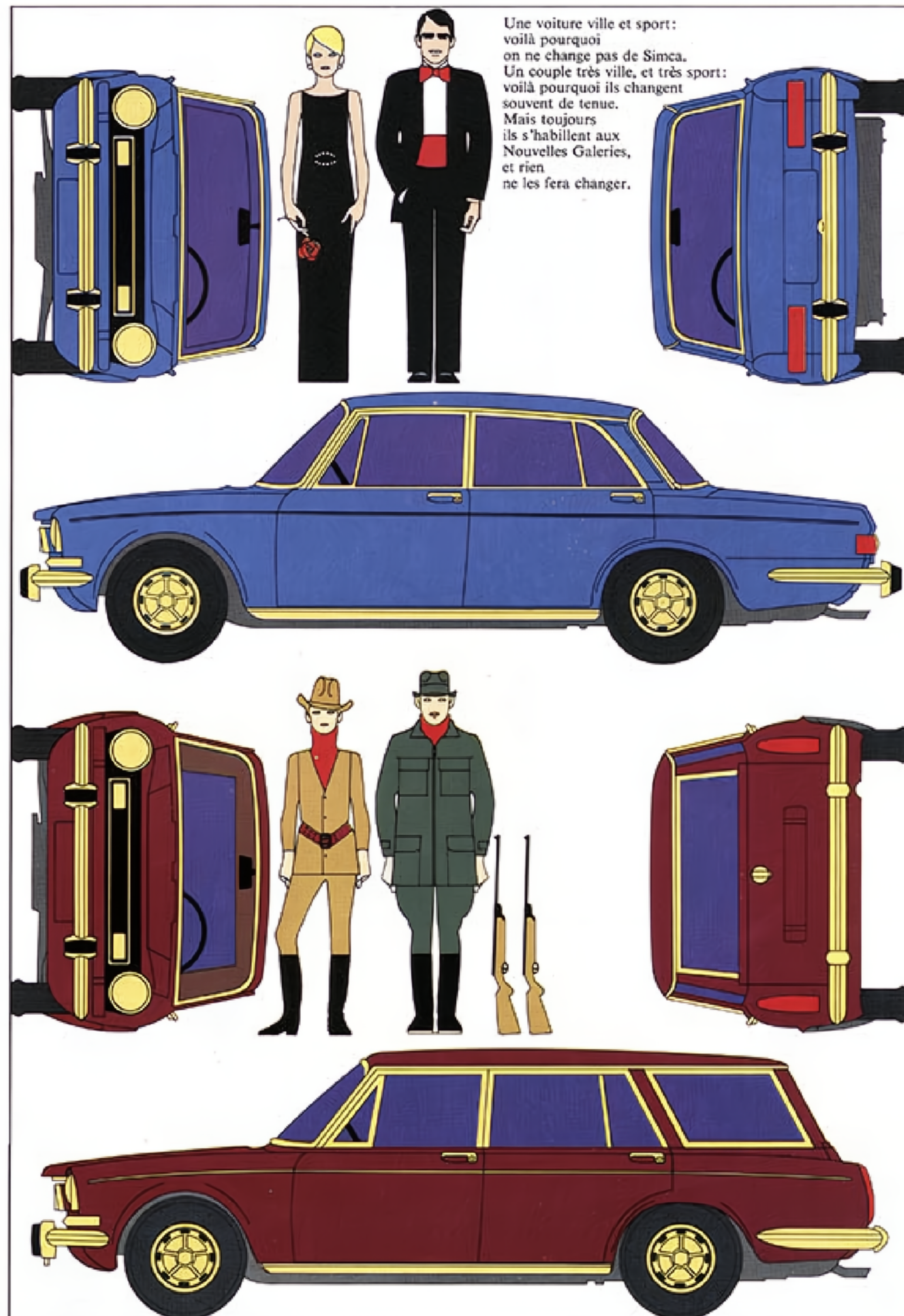
CAPACITES : Réservoir essence : 55 l. Carter moteur : 4 l. Boîte : 1,5 l. Pont : 1,1 l. Radiateur : 6,5 l.

PERFORMANCES : SIMCA 1301 : Km départ arrêté : 40,5 s. - Vitesse maximum : 135 km/h. - SIMCA 1501 et 1501 "Spécial" : km départ arrêté : 35,5 s. - Vitesse maximum : 160 km/h.

ACCESSOIRES : Sur modèles 1501 "Spécial" : volant "sport" façon bois à 3 branches ajourées - levier au plancher avec soufflet - console sur tunnel de boîte de vitesses - avertisseur à compresseur - pare-brise en verre feuilleté - projecteurs de pointe à vapeur d'iode - pneumatiques "grande vitesse".

OPTIONS : Sur modèles 1301 GL : Pneumatiques à carcasse radiale - servo-frein - Sur modèles 1501 GL : levier de vitesses au plancher - boîte automatique Borg-Warner - Sur modèles 1501 "Spécial" : boîte automatique Borg-Warner - roues en alliage léger (sauf break) - compte-tours.

Publicité SIMCA (R.C. Seine 66 B 1407). Conception et réalisation HAVAS CONSEIL - Photos PINTO et BICKER - Crédit CAVIA - SIMCA a choisi l'huile SHELL SUPER 100.
Soucieux de toujours améliorer la qualité de sa production, SIMCA se réserve le droit de modifier sans préavis les caractéristiques de ce catalogue. Août 1969. Imprimé en Allemagne MOHNDRUCK Gütersloh





SIMCA

ASSOCIÉ DE CHRYSLER

